VII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Skarbu Państwa**
(nr 125)
z dnia 6 listopada 2014 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Skarbu Państwa (nr 125)

6 listopada 2014 r.

Komisja Skarbu Państwa, obradująca pod przewodnictwem posła **Tadeusza Aziewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację o wyjątkowo niepokojącej sytuacji w spółce Skarbu Państwa Eurolot S.A.

W posiedzeniu udział wzięli: **Rafał Baniak** podsekretarz stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa wraz ze współpracownikami, **Marek Kachaniak** dyrektor Departamentu Lotnictwa Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, **Tadeusz Winiarz** doradca ekonomiczny w Najwyższej Izbie Kontroli, **Piotr Pełka** dyrektor Departamentu Monitorowania Pomocy Publicznej Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, **Katarzyna Mętrak-Wacięga** dyrektor Departamentu Rynku Transportu Lotniczego Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz **Andrzej Juszczyński** p.o. prezesa Zarządu Eurolot S.A. wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Iwona Kubaszewska** i **Wiesław Kozioł** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Szanowni państwo, proszę o zajmowanie miejsc. Otwieram posiedzenie Wysokiej Komisji Skarbu Państwa.

Serdecznie witam panią posłankę, panów posłów, zaproszonych gości z panem ministrem Skarbu Państwa, panem Rafałem Baniakiem.

Szanowni państwo, dzisiejsze posiedzenie zostało zwołane w trybie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu na wniosek grupy posłów, a zatem tym razem nie pytam członków Komisji o ewentualne propozycje do porządku obrad, ponieważ w tym trybie realizujemy tylko jeden punkt. Jest to, jak spisaliśmy tytuł z dokumentu, który do nas wpłynął, rozpatrzenie wyjątkowo niepokojącej sytuacji w spółce Skarbu Państwa Eurolot S.A. Nie wiem, kto z wnioskodawców chciałby zabrać głos i poinformować Wysoką Komisję o powodach zwołania dzisiejszego posiedzenia. Pan poseł Małecki. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Maciej Małecki (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo!

Zgodnie ze złożonym przez nas wnioskiem, podpisanym przez wymaganą grupę posłów, na dzisiejszym posiedzeniu Komisji chcielibyśmy usłyszeć dokładne wyjaśnienia od pana ministra na temat sytuacji, jaka zaszła w spółce Skarbu Państwa Eurolot S.A. W świetle dostępnych nam informacji, zachodzi uzasadnione podejrzenie, że od czerwca do sierpnia tego roku mogło dojść do naruszenia zasad gospodarności w spółce, nad którą nadzór pełni pan minister. Naruszenie gospodarności mogło polegać na tym, że państwowy przewoźnik lotniczy, jakim jest Eurolot, podejmował się działalności umożliwiającej powstanie prywatnego przewoźnika lotniczego 4You Airlines. Przewoźnik ten po uzyskaniu stosownych certyfikatów i koncesji stałby się naturalnym konkurentem Eurolotu oraz drugiego państwowego przewoźnika, czyli LOT-u, a do tego czasu pozostawał rynkowym pośrednikiem, który zmniejszał przychód Eurolotu z działalności czarterowej. W związku z tym dzisiaj chcielibyśmy usłyszeć wyjaśnienia pana ministra dotyczące działalności Eurolotu we współpracy z 4You Airlines, genezy owej współpracy, jak również dokładnego nadzoru i ruchów, jakie w tym zakresie podejmował pan minister alarmowany w tej sprawie przez pana posła Adam Kwiatkowskiego w interpelacjach, a także ruchów, jakie podejmowała w tej sprawie rada nadzorcza.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo, panie pośle. Zaraz oddam głos panu ministrowi. Oczywiście, grupa posłów ma prawo – korzysta z owego prawa – do zwoływania posiedzeń Komisji Skarbu Państwa w nadzwyczajnym trybie. Chciałbym jednak przypomnieć, że opozycyjne kluby posiadają swoich przedstawicieli w prezydium Komisji. W moim przekonaniu, nie jest w dobrym tonie, jeżeli o potrzebie rozmowy na temat Eurolotu dowiaduję się z mediów, chyba dwa tygodnie temu, w sytuacji, kiedy w ramach Komisji współpracujemy, permanentnie kontaktujemy się, wspólnie tworzymy plan pracy Komisji. Wydaje mi się, że z punktu widzenia wybierania priorytetów, świadomego wybierania priorytetów oraz jakości pracy Komisji taka formuła jest lepsza. Gdyby rzeczywiście w ramach prezydium bądź w ramach bezpośredniej rozmowy członka Komisji z przewodniczącym nie było consensusu, oczywiście, opozycja ma swoje instrumenty. Gorąco natomiast namawiam i apeluję o to, żeby kolejność była odwrotna. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Maciej Małecki (PiS):

Panie przewodniczący, zwołanie posiedzenia Komisji przez grupę posłów, skorzystanie z art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu nastąpiło wówczas, kiedy ze strony pana przewodniczącego nie nastąpiło zwołanie posiedzenia Komisji. Nie było takiej propozycji ze strony pana przewodniczącego, pomimo tak alarmujących sygnałów dotyczących funkcjonowania Eurolotu, jak praktycznie awaryjne lądowanie i prawie wybuch paniki na pokładzie jednego z samolotów w trakcie lotów czarterowych, jak zawrócenie samolotu do Heraklionu w wakacje, kiedy pasażerowie musieli spędzić na lotnisku trzydzieści sześć godzin, jak wiele opóźnień uderzających w markę państwowego przewoźnika Eurolot, jak również zagrożenie życia osób, który nie czuły się bezpiecznie na pokładzie samolotów. W związku z tym po prostu skorzystaliśmy z prawa, jakie mamy. Uważamy, że dzisiaj należą się bardzo wyczerpujące wyjaśnienia ze strony pana ministra, który, tak jak wspomniałem, był informowany o tej sprawie. Zwracana była uwaga pana ministra, że w spółce Eurolot dzieje się coś bardzo niepokojącego we współpracy z 4You Airlines.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Przystępujemy do realizacji naszego porządku. Głos ma pan minister Baniak. Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa Rafał Baniak:

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowny panie pośle!

Nie chciałbym wchodzić w tryb, w jakim chcemy przekazać informacje. Chciałbym powiedzieć o jednym. Po pierwsze, wszystkie wystąpienia, nie tylko interpelacje, również od posłów opozycji, traktujemy bardzo poważnie. Żaden z listów nie pozostaje czy to bez odpowiedzi, czy to bez podjęcia odpowiednich działań. Dlatego też zwołanie dzisiejszego posiedzenia Komisji w ekstra trybie chciałbym traktować jako wyraz troski pana posła i panów posłów wnioskodawców.

Rzeczywiście, mówimy o podmiocie, który sam w sobie jest w trudnej sytuacji, o podmiocie, który w związku z wieloma czynnikami jest zmuszony poszukiwać różnego rodzaju pomysłów i inicjatyw, które potencjalnie mogłyby generować przychód dla spółki, zapewnić jej płynność niezbędną do funkcjonowania. Myślę, że nie ma potrzeby mówienia o historii powstania Eurolotu i zmian w strukturze kapitału. O spółce Eurolot mówiliśmy już na posiedzeniu Komisji kilka miesięcy temu. Postaram się więc skoncentrować na ostatnim etapie działalności, w tym na kontrakcie, o który pan poseł był łaskaw pytać.

Generowane przez Eurolot wyniki finansowe korelują wprost z sytuacją na rynku przewozów lotniczych, w szczególności determinowane są głównym składnikiem kosztowym, jakim jest cena paliwa. Wyraźne pogorszenie wyników nastąpiło w roku 2008. Rozmawialiśmy już o tym na posiedzeniu Wysokiej Komisji, nawiązując do kryzysu w branży lotniczej. Wtedy to spółka zanotowała ujemny wynik netto i ujemny wynik na sprzedaży. Wpływ na sytuację finansową spółki Eurolot miała również konieczność stosowania środków kompensacyjnych przez LOT, czyli przez spółkę-siostrę Eurolotu. Są to dwa podmioty, które funkcjonują obok siebie, ale nie jest tajemnicą, że w okresie współistnienia podmioty te współpracowały i współpracują na zasadach handlowych.

Ograniczenie oferowania przez LOT istotnie ograniczyło możliwości najmu samolotów Q400 na zasadach kontraktu ACMI pomiędzy LOT-em i Eurolotem.

Jednym ze sposobów na zagospodarowanie floty było to, że Eurolot rozpoczął realizację strategii rozwoju operacji własnych, czyli operowania na własnej siatce połączeń. Wiązało się to również z zainwestowaniem dosyć znacznych środków finansowych, pokrywających rocznie stratę na tejże działalności w łącznej kwocie w okresie trzech lat 2011-2014 ponad 100.000 tys. zł. Pomimo tego spółka nie była w stanie wygenerować dodatniego wyniku na sprzedaży. Trzeba też pokazać tło, w jakim funkcjonujemy. Eurolot nie jest, nie był jedynym przykładem linii, która próbowała rozwinąć własną siatkę, a które to próby nie przyniosły oczekiwanych rezultatów. Przykładem są Jet Air czy Ireland Airlines, gdzie próby budowania nowej siatki obok siatki istniejącej nie przyniosły pozytywnych wyników, generując trwałą nierentowność. Mówię to tylko po to, żeby pokazać, z jak trudnym i konkurencyjnym rynkiem mamy do czynienia.

Działania, o które pytał pan poseł, mieszczą się w obszarze poszukiwania sposobów poprawy sytuacji po stronie przychodów. Mając świadomość generowania strat na realizacji własnej siatki połączeń, Eurolot szukał różnych możliwości osiągania dodatkowych przychodów. W trudnej sytuacji finansowej spółki każdy projekt, który potencjalnie mógłby przynieść spółce dodatkowy przychód, był bardzo poważnie brany pod uwagę. Wśród branych pod uwagę rozwiązań znalazł się projekt świadczenia usług w formule ACMI dla kontrahenta w Afryce. Rozważano także projekt współpracy z partnerem na Kajmanach czy, z naszego punktu widzenia, na innym egzotycznym kierunku, jakim jest Nigeria.

Jednym z projektów był kontrakt czarterowy z 4You Airlines na przewóz pasażerów biur podróży, między innymi Alfa Star. 4You Airlines występował w roli pośrednika, integratora usług przewozów czarterowych, zgodnie z naszą wiedzą, koordynując programy przewozowe różnych biur podróży, żeby jak najefektywniej wykorzystać dostępne zdolności przewozowe. W przypadku owej współpracy, zgodnie z umowami handlowymi, Eurolot miał otrzymywać stałą marżę na każdej tzw. godzinie blokowej. Według relacji Zarządu, początkowo współpraca przebiegała bez większych zakłóceń, jednak z chwilą pojawienia się problemów – o czym wspominał pan poseł – problemów technicznych z flotą ukraińskiego przewoźnika, sprawujące nadzór Ministerstwo Skarbu Państwa zleciło radzie nadzorczej audyt działalności czarterowej. Działanie to, obok naszej stałej obserwacji, było wywołane wystąpieniami państwa posłów. Opracowany przez radę nadzorczą do połowy października raport, w naszej ocenie, wymaga uzupełnienia. Aktualnie trwają nad nim prace. Możemy się tak umówić, że kiedy będzie gotowy, przy okazji któregoś z posiedzeń, nawet w sprawach różnych, przedstawimy zawarte w nim informacje. Do połowy listopada jest czas, żeby rada nadzorcza przyjęła zatwierdzony i uzupełniony raport.

W lipcu tego roku 4You Airlines ogłosił plany realizowania własnych połączeń, co zmieniło perspektywy rozwoju współpracy ze spółką Eurolot, wprowadzając element potencjalnej konkurencji. Stało się to asumptem do tego, że nasz przewoźnik, nasz mniejszy przewoźnik, postanowił nie korzystać z możliwości przedłużenia kontraktu, jakby blokując rozwój potencjalnej konkurencji. Ekonomicznie uzasadnione było jednak kontynuowanie współpracy do czasu wygaśnięcia zawartego kontraktu, czyli do końca wakacji, do końca sierpnia tego roku.

Jeżeli chodzi o kwestie rozliczeń, spółki pozostają w dialogu. Trzeba tutaj podkreślić – mamy taką wiedzę – że są w trudnym dialogu w celu sfinalizowania procesu rozliczeń. We wrześniu do Eurolotu wciąż spływały faktury od kontrahentów, które, zgodnie z ustaleniami, podlegają refakturowaniu do 4You Airlines. W październiku spółki prowadziły uzgodnienia sald, jednocześnie prowadząc intensywne negocjacje dotyczące spłaty zobowiązań. Jednocześnie de facto nie czekając na to, jak zakończą się rozmowy prowadzone w dialogu, spółka poczyniła i czyni przygotowania do podjęcia kroków windykacyjnych, gdyby negocjacje nie doprowadziły do skutecznego zakończenia rozliczeń w taki sposób, który byłby dla Eurolotu do przyjęcia. W dniu 5 listopada zarząd podjął uchwałę o zawarciu umowy z kancelarią w celu przeprowadzenia procesu windykacyjnego.

Wydaje mi się, że to tyle tytułem wprowadzenia z mojej strony. Bardzo proszę przedstawicieli zarządu Eurolotu o uzupełnienie informacji na temat kontraktu, o który pyta

pan poseł. Proszę to zrobić w syntetyczny sposób tak, żeby można było odpowiedzieć jeszcze na dalsze pytania państwa posłów, które zakładam.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo, panie ministrze. Bardzo proszę, panie prezesie.

P.o. prezesa Zarządu Eurolot S.A. Andrzej Juszczyński:

Dziękuję. Andrzej Juszczyński. Od wczoraj pełnię obowiązki prezesa zarządu spółki Eurolot.

Dziękuję za wyczerpujące wprowadzenie pana ministra. To, co chciałbym dodać do tej wypowiedzi, to to, że spółka jest w trudnej sytuacji finansowej, działa na trudnym rynku. Historycznie cała flota w 100% współpracowała z LOT-em. Jak powiedział pan minister, kilka lat temu z racji konieczności optymalizacji floty, konieczności optymalizacji siatki połączeń LOT-u zmniejszyła się też liczba samolotów wykorzystywanych przez LOT, samolotów, które są w zarządzaniu Eurolotu. W związku z tym spółka musiała znaleźć źródła dodatkowych przychodów po to, żeby pokryć koszty działalności. Oczywiście, nie będę skupiał się na standardowej działalności, ponieważ przedmiotem posiedzenia Komisji jest współpraca czarterowa. Powiem, że spółka oprócz czarterów ad hoc na samolotach własnych, na samolotach wynajmowanych od LOT-u, jak np. czartery ze znanymi klubami piłkarskimi, klubami futbolowymi, głowami państw innych krajów, notabene która to działalność za dziewięć miesięcy rok do roku w roku 2014 przyniosła prawie dwukrotnie więcej przychodów niż w roku 2013, rozmawiała – niektóre negocjacje trwały nawet dłużej niż dwa lata – z potencjalnymi najemcami floty czy to w Afryce, czy to w Ameryce, czy to w Europie. Był projekt na Wyspy Owcze. Tak jak powiedziałem, rozmowy trwały długo, niektóre ponad dwa lata. Nie było żadnych wymiernych efektów wynikających z podpisania umowy oraz wpływu środków pieniężnych.

Na dzień dzisiejszy jedynym projektem, który doszedł do skutku, był projekt krajowy ze spółką 4You Airlines, która to spółka w osobie prezesa była powiązana ze znanym polskim biurem podróży Alfa Star, notabene notowanym na giełdzie, na NewConnect, posiadającym dobrą kondycję finansową oraz dobrą opinię. Ponieważ negocjacje rozpoczęły się na przełomie maja i czerwca, a jak wiemy *high* sezon w połączeniach lotniczych to okres wakacji, czyli miesiące czerwiec, lipiec, sierpień, wrzesień i kawałek października, w związku z tym zintensyfikowano rozmowy z partnerem po to, żeby możliwie szybko podpisać umowę, przystąpić do działania, żeby wygenerować pozytywne przepływy pieniężne dla spółki, żeby zmniejszyć stratę wynikającą z działalności w zakresie siatki własnej.

Dodatkowo kolejnym projektem, który jest dosyć interesujący, gdyż wpłynęły depozyty od tego klienta, jest projekt *subleasingu*. Równolegle omawiamy dwa projekty w zakresie *subleasingu* lub wynajęcia samolotów w formule ACMI do partnera na Kajmanach. Otrzymaliśmy tutaj zadatek. A więc partner jest poważny. Dyskutujemy z nim.

Jeżeli chodzi o 4You Airlines, tak jak powiedziałem, było niewiele czasu na to, żeby kontrahent... Kontrahentowi zależało na tym, żeby rozpocząć działalność przed okresem wakacyjnym. 4You Airlines był brokerem dla Alfa Star. Oczywiście, miał też ambicje, żeby konsolidować również loty pasażerów czarterowych z innych polskich biur podróży. Według naszych informacji, około 60% przewiezionych pasażerów byli to pasażerowie spółki Alfa Star. W związku z tym zarząd pod presją czasu, pod presją dobrych opinii na temat głównego partnera, czyli Alfa Star, przygotował umowę, podpisał umowę i rozpoczął działania. Działania polegały na tym, główne założenie umowy było takie, że 4You Airlines pokrywa wszelkie koszty poniesione przez Eurolot na zasadzie przedpłat. Eurolot, wystawiając faktury proforma, miał otrzymywać płatności od 4You Airlines, mając przy tym stałą marżę, jak powiedział pan minister, od liczby godzin blokowych, liczby godzin samolotów w powietrzu. Rozliczenia, współpraca w czerwcu, lipcu, do połowy sierpnia przebiegały bardzo dobrze. 4You Airlines przedpłacał wszystkie koszty, które Eurolot musiał ponosić po to, żeby wykonywać połączenia.

Tak jak wspomniał pan minister, w drugiej połowie lipca 4You Airlines ogłosił, że ma ambicje bycia przewoźnikiem, linią lotniczą. Zaczął również sprzedawać bilety, opcje na bilety w połączeniach lotniczych, co dla Eurolotu było jasną sytuacją, jasną

informacją, że nie możemy przedłużać umowy z 4You Airlines na działalność czarterową. Umowa była podpisana w ten sposób, że była zawarta do końca sierpnia z możliwością przedłużenia. Ponieważ 4You Airlines miał ambicje konkurowania z Eurolotem, naturalnym było zakończenie umowy zgodnie z terminem jej wygaśnięcia. Oczywiście, 4You Airlines został o tym poinformowany przez zarząd Eurolotu. Po tej informacji współpraca troszeczkę się usztywniła. W drugiej połowie sierpnia kiedy 4You Airlines wiedział, że od 1 września nie będzie kontynuowana współpraca pomiędzy podmiotami, pod ogólnym hasłem rozliczenia projektu wstrzymał płatności do Eurolotu za ostatnie dwa tygodnie lotów.

Zarząd Eurolotu mając na uwadze dobro pasażerów – ponieważ był to okres wakacyjny, ludzie, pasażerowie chcieli odpocząć – mając na uwadze dobre imię *brandu* Eurolot, mając na uwadze dotychczasową współpracę z 4You Airlines, czyli dokonywanie płatności zgodnie z umówionymi zasadami, podjął decyzję o kontynuowaniu planów lotów, lotów zaplanowanych do końca okresu, czyli do końca sierpnia. Tak jak powiedział pan minister, zasady rozliczania były takie, że 4You Airlines przedpłaca dla Eurolotu wszelkie koszty. Potem, w okresie miesięcznym, Eurolot z 4You Airlines rozliczały faktyczne wydatki względem przedpłat, które wpłynęły od firmy 4You Airlines. Dla przykładu, miesiąc czerwiec był rozliczony około 15 lipca. Eurolot kompletował dokumenty finansowe pochodzące od partnerów, z którymi współpracował w tym okresie. 15 lipca były wystawione faktury za okres działalności czerwcowej. Tak samo było w kolejnych miesiącach. Były przedpłaty, operowanie cały miesiąc, potem kolejnego piętnastego były wystawiane dokumenty finansowe rozliczające przedpłaty, które wpłynęły do Eurolotu. Obecnie mieliśmy kilka spotkań z prezesem 4You Airlines. Próbujemy dojść do porozumienia. Oczywiście, chcemy dojść do porozumienia, uzgodnić salda, spisać harmonogram zapłaty, rozliczenia pomiędzy spółkami należności, które jeszcze są nierozliczone. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Otwieram dyskusję. Bardzo proszę, pan poseł Małecki.

Poseł Maciej Małecki (PiS):

Zanim przejdę do dłuższych pytań, chciałbym tylko uzyskać informację, od kiedy nastąpiło usztywnienie 4You Airlines i od kiedy przestały wpływać przedpłaty.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Jest to nietypowa forma, ale proszę w drodze wyjątku.

P.o. prezesa Zarządu Eurolot S.A. Andrzej Juszczyński:

Tak jak powiedziałem, była to druga połowa sierpnia.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Proszę bardzo, panie pośle, o kontynuowanie.

Poseł Maciej Małecki (PiS):

Pytam dlatego, że z odpowiedzi pana ministra na interpelację pana posła Adam Kwiatkowskiego wynika, iż wszelkie rozliczenia od początku obowiązywania kontraktu odbywały się na zasadzie przedpłat, co zapewniało spółce bezpieczeństwo w realizacji przedmiotowego kontraktu. W świetle tego, co dzisiaj usłyszeliśmy, oczywistym jest, że rozliczenia nie były realizowane na zasadzie przedpłat. Nie było tak, skoro słyszymy o tym, że spływają faktury, które dopiero mają podlegać refakturowaniu, a państwo macie wszczynać windykację wobec 4You Airlines.

Dlatego między innymi chciałbym zapytać, czy wobec informacji prasowych, które się pojawiały, prawdą jest, że w związku z wielomilionowymi zobowiązaniami 4You Airlines wobec Eurolotu dochodziło do sytuacji, w których Eurolot realizował płatności na rzecz stron trzecich w imieniu 4You Airlines. Proszę o potwierdzenie albo zaprzeczenie owych informacji. Jeżeli jest to prawda, proszę również o wyjaśnienie, na jakiej podstawie zarząd Eurolotu realizował płatności na rzecz osób trzecich w imieniu 4You Airlines.

Proszę także o udzielenie odpowiedzi na takie pytania. Chciałbym dowiedzieć się, kto był inicjatorem rozmów odnośnie do współpracy pomiędzy Eurolotem i 4You Airlines.

Z jakimi kontrahentami Eurolot zawarł umowy handlowe lub rozszerzył dotychczasowe w związku z realizacją współpracy z 4You Airlines? Czy były to umowy dwustronne czy trójstronne, w których stroną był również 4You Airlines? Będę wdzięczny, będę prosił – rozumiem, że będzie to w formie pisemnej – o przedstawienie do wglądu umowy Eurolotu z 4You Airlines lub umowy trójstronnej, o której wspominałem.

Czy prawdą jest, iż w pierwszej fazie projektu Eurolot miał stać się bezpośrednim użytkownikiem Airbusów A320 z wpisaniem ich do AOC? Jeżeli tak, to z jakich powodów_rozwiązanie to zostało zarzucone?

Czy wśród kontrahentów Eurolotu są spółki GTS oraz FDS? Jeżeli tak, to jaka była ich rola w owym przedsięwzięciu? Czy pan minister sprawdzał, czy spółki GTS i FDS były lub są w jakikolwiek sposób, pośrednio lub bezpośrednio, powiązane z członkami zarządu Eurolotu?

Proszę także o odpowiedź pana ministra, czy jeżeli pan minister porównuje współpracę Eurolotu z 4You Airlines do współpracy PLL LOT z touroperatorem Itaka, nie widzi pan minister różnicy. Tam też LOT musi wynajmować samoloty. Czy nie ma różnicy w tym, że mamy świadczenie usług przewozu lotniczego przez przewoźnika lotniczego dla biura podróży z wykorzystaniem samolotów pochodzących od podmiotów trzecich? Z drugiej strony, mamy sytuację, kiedy państwowy przewoźnik lotniczy zawiera umowę ze spółką, która dopiero zamierza uzyskać status przewoźnika lotniczego – ostatecznie nie dostaje takiego statusu – na przewóz pasażerów samolotami pochodzącymi od osób trzecich, pomalowanych w barwy powstającego przewoźnika, ale pod własnym *callsignem* i w ten sposób ostatecznie wspiera powstanie podmiotu, który w jednym segmencie będzie jego oczywistym konkurentem, a w drugim, w rejsach rozkładowych zapowiada swoje ambicje w zakresie uzyskania takiego statusu. Ostatecznie państwowy podmiot kredytuje działalność prywatnego podmiotu, który chciał zostać przewoźnikiem, w taki sposób, że szanse odzyskania zainwestowanych pieniędzy nie są chyba zbyt wielkie. Czy pan minister widzi różnicę? Z odpowiedzi pisemnej wynika, że pan minister traktował to tak samo.

W odpowiedziach na interpelacje pana posła Kwiatkowskiego pan minister przedstawiał tezę, że dzięki współpracy z 4You Airlines Eurolot zdobędzie doświadczenie w prowadzeniu operacji czarterowych, ale przecież Eurolot prowadził operacje czarterowe. Dlatego proszę o informację, jakie elementy *know-how* Eurolot pozyskał w tym projekcie. W związku z tym proszę też o udzielenie odpowiedzi na pytanie, ilu pracowników Eurolotu było zaangażowanych w przygotowanie projektu współpracy z 4You Airlines i przez jaki czas. Jak wyglądało przygotowanie i realizacja współpracy pomiędzy Eurolotem i 4You Airlines? Czy strony wzajemnie się wspierały? W związku z tym proszę o informację, w jakim zakresie miało to miejsce. A więc jakie czynności wykonywały poszczególne spółki na rzecz drugiej strony? Czy strony angażowały się w równym stopniu? Czy było to zaangażowanie istotne z punktu widzenia Eurlotu?

Z informacji uzyskanych od pana ministra dowiadujemy się, że Eurolot uczestniczył w rekrutacji pilotów. Czy Eurolot wspierał 4You Airlines w zakresie organizacji jego działalności również w innych obszarach – rekrutacji stewardess, organizacji obsługi technicznej, organizacji cateringu, hoteli, obsługi reklamacji, planowania lotów, rozliczeń, marketingu i innych? Czy pracownicy Eurolotu wspierali 4You Airlines w zakresie negocjacji, np. z innymi spółkami Skarbu Państwa, samorządami i portami lotniczymi? Jeżeli tak, to w jakim zakresie? Czy pracownicy Eurolotu zgłaszali uwagi, zastrzeżenia co do zagrożenia w związku z planowaną przez zarząd współpracą z 4You Airlines? Czy dochodziło do jakichkolwiek przypadków wywierania presji na pracowników Eurolotu lub wymuszania przez nich podjęcia jakichkolwiek działań w związku ze współpracą z ową spółką? Jeżeli to prawda, kto miał wywierać taką presję? Czy Eurolot uzyskał wynagrodzenie z tytułu czynności wsparcia udzielonego 4You Airlines w zakresie przygotowania współpracy oraz jej realizacji? Jeżeli tak, to w jakiej wysokości, jeżeli nie, to dlaczego?

Czy w przekonaniu zarządu Eurolotu, ale też pana ministra, nieodpłatne świadczenie usług przez Eurolot, związane z przekazywaniem *know-how*, zaangażowaniem znacznej

liczby pracowników Eurolotu i innych, jest uzasadnione z punktu widzenia Eurolotu? Czy pan minister widzi jakieś uzasadnienie dla takich praktyk?

Odnośnie do rekrutacji pilotów, proszę o udzielenie odpowiedzi, czy tego typu czynności, czyli rekrutacja pilotów zawierają się w formule świadczenia usług przewozów czarterowych, których, zgodnie z odpowiedzią pana ministra na interpelację, dotyczyło porozumienie zawarte przez Eurolot i firmę 4You Airlines. Czy ogłoszenie o rekrutacji zawierało informacje, jakoby zatrudniającym, pośredniczącym w zatrudnieniu i uczestniczącym w procesie zatrudnienia był Eurolot? Czy rozmowy rekrutacyjne odbywały się w biurach lub pomieszczeniach wynajmowanych przez Eurolot? Czy Eurolot otrzymał z tego tytułu wynagrodzenie? Jeżeli tak, to w jakiej wysokości?

Czy pracownicy Eurolotu w ramach obowiązków służbowych byli zobligowani do podejmowania jakichkolwiek czynności, działania na rzecz 4You Airlines, które wykraczały poza formułę usług czarterowych? Jeżeli tak, to czy Eurolot z tytułu wsparcia dla 4You Airlines uzyskał jakiekolwiek wynagrodzenie? Jeżeli takiego wynagrodzenia nie uzyskał, to dlaczego, jakie były tego przyczyny? Jakie obecnie są zasady zatrudniania pracowników w spółce Eurolot? Ile osób od momentu objęcia funkcji prezesa przez pana Tomasza Balcerzaka do dnia dzisiejszego zostało zatrudnionych na zasadach umowy o pracę, a ile na innych zasadach, umowy o dzieło, umowy zlecenia, umowy o współpracę z osobami prowadzącymi jednoosobową działalność gospodarczą?

Proszę także o informacje, na jakich zasadach był zatrudniany personel pokładowy. Czy były to umowy o pracę, o świadczenie usług, inne formy? Czy personel pokładowy musiał założyć działalność gospodarczą, zakupić szkolenia i odzież służbową za kwotę blisko 4500 zł? Jakie wynagrodzenie otrzymał Eurolot za wsparcie dla 4You Airlines w zakresie rekrutacji personelu podkładowego? Jeżeli nie otrzymał, jakie były tego powody?

Panie ministrze, chciałbym uzyskać informacje. Znalazłem informację, od której, jak sądzę, kiedy na nią spojrzałem, powinien pan zacząć dzisiejsze posiedzenie Komisji. Bowiem z Internetu, nie od pana, dowiadujemy się, że wczoraj został zwolniony pan prezes Balcerzak. Nie powiedział pan nam tego dzisiaj na posiedzeniu Komisji. Osoby, które reprezentują Eurolot, przyszły na posiedzenie Komisji nie dlatego, że pan Balcerzak nie mógł przyjść, tylko dlatego, że nie jest już prezesem Eurolotu. Jest to coś wyjątkowego, panie ministrze. Zwołaliśmy posiedzenie Komisji dotyczące podległej panu spółki Skarbu Państwa. W przeddzień posiedzenia Komisji zostaje odwołany prezes spółki, a Komisja nie jest o tym informowana. Dowiadujemy się w trakcie z Internetu. Nie wiem, czy do końca posiedzenia Komisji dowiedzielibyśmy się o tym.

Jeszcze jedno pytanie. Panie ministrze, kiedyś na sali plenarnej, ale też w interpelacjach zwracałem pana uwagę na dosyć niepokojącą sytuację. W czasach kiedy pan Balcerzak był wiceprezesem LOT-u, jego żona była właścicielem konkurencyjnej dla LOT-u spółki Bingo_Airlines. Na stronie internetowej Eurolotu można znaleźć reklamowane szkolenia dla operatorów *dronów* prowadzone przez firmę BeforeFlight. Cytat: „Szkolenie prowadzone jest specjalistów z firmy BeforeFlight sp. z o.o.”. Czy prawdą jest – proszę zaprzeczyć, jeżeli jest to nieprawda – że do niedawna wspólnikiem owej firmy była żona pana Tomasza Balcerzaka, pani Katarzyna Kostur-Balcerzak? Być może rozwieje pan moje wątpliwości. Proszę o taką informację.

Bezpośrednio w związku z firmą BeforeFlight proszę o informacje, czy w pracę owej firmy zaangażowani są pracownicy Eurolotu. Jeżeli tak, czy dostają za nią wynagrodzenie? Jeżeli tak, a wynagrodzenia nie otrzymują, czy w przekonaniu pana ministra nieodpłatne świadczenie usług przez Eurolot związane z przekazywaniem know-how, zaangażowaniem pracowników Eurolotu jest uzasadnione z punktu widzenia interesów spółki? Myślę, że tutaj wystarczy informacja od zarządu, czy z tytułu reklamy owej firmy na stronie internetowej Eurolot otrzymuje wynagrodzenie. Być może pan minister rozwieje moje wątpliwości. Powiem szczerze, byłbym z tego powodu bardzo zadowolony. Na tę chwilę, panie przewodniczący, postawię kropkę. Dalsze pytania będą uzależniał od odpowiedzi, jakie uzyskam. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Bury.

Poseł Jan Bury (PSL):

Można w sprawie formalnej? Panie przewodniczący, mam propozycję. Widziałem, że pan poseł Małecki jest dobrze przygotowany, ma świetnie, dość szczegółowo przygotowane pytania. Widzę, że pan poseł Warzecha ma kolejną turę dosyć szczegółowych pytań. Bardzo szczegółowych, bardzo konkretnych pytań. Wydaje się, że sprawa jest bardzo poważna. Jeżeli grupa posłów wnioskodawców jest tak przygotowana, to znaczy, że sprawa jest poważna. Posłowie mają bardzo dokładne, szczegółowe pytania. Proponuję, żeby stworzyć taką możliwość, żeby panowie mogli je skserować. Widziałem, że pan minister chyba nawet nie zdołał notować pytań, ponieważ jest ich tak dużo. Są one konkretne. Myślę, że odpowiedź na konkretne pytania jest potrzebna wszystkim posłom. Może posłowie albo pracownik naszej Komisji, sekretarz zrobiłby kopie owych pytań. Pan minister czy przedstawiciele pana ministra mieliby wówczas lepszą możliwość ustosunkować się do nich w bardzo precyzyjny sposób. Pytania są bardzo konkretne, precyzyjne. Nie ma tutaj możliwości jakichś ogólnych odpowiedzi czy lawirowania.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Myślę, że propozycja jest słuszna, ale oczywiście właścicielami materiałów, które są tutaj odczytywane, są panowie posłowie. W związku z tym jest pytanie do panów posłów, którzy przygotowali pytania na piśmie. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Maciej Małecki (PiS):

Panie przewodniczący, myślę, że jeżeli będzie problem z uzyskaniem odpowiedzi w tej chwili, jest stenogram z posiedzenia Komisji. Zrobimy przerwę i spotkamy się na kolejnym posiedzeniu, kiedy dostaniemy odpowiedzi na pytania.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

O trybie będziemy decydować jako prezydium Komisji. Niemniej rozumiem, że pan poseł nie przekazuje materiału do skserowania. Tym samym propozycja pana posła Burego nie zostanie zrealizowana. Pan poseł Warzecha, bardzo proszę.

Poseł Jan Warzecha (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, panie prezesie!

Również mam kilkanaście precyzyjnych pytań. Niezależnie czy skorzystacie państwo ze stenogramu czy z jakiejś innej formy, bardzo proszę o odpowiedź na piśmie właśnie ze względu na ich szczegółowość. Ponieważ często będę używał nazwy firmy 4You Airlines, od razu mówię, że będę używał skrótu, żeby szybciej przeczytać pytania.

Panie ministrze, pierwsze pytanie. Jaką całkowitą marżę miał zrealizować Eurolot z tytułu operacji wykonywanych na rzecz 4You w okresie od czerwca do września 2014 roku? W jaki sposób zarząd Eurolotu zabezpieczył spółkę przed ryzykiem handlowym, w szczególności przed ryzykiem ściągnięcia należności od 4You? Czy YANAIR oczekiwał od 4You jakichkolwiek zabezpieczeń zapłaty marży, np. poprzez wpłatę depozytów? Jeżeli nie, to dlaczego? W piśmie, w odpowiedzi pana ministra na interpelację pana posła Adama Kwiatkowskiego z dnia 4 lipca 2014 roku pan minister wskazuje, że stosownie do zapisów umowy pomiędzy Eurolotem a 4You ryzyko handlowe wynajmu samolotów przez Eurolot S.A. jest ograniczone, między innymi, w następujący sposób. Zabezpieczeniem ze strony 4You jest wpłacenie przez tę spółkę depozytów zabezpieczających, związanych z dzierżawą samolotów od YANAIR. W związku z tym trzeba zauważyć, że wpłacenie depozytów zabezpieczających związanych z dzierżawą samolotów do YANAIR zabezpieczało spółkę YANAIR, a nie Eurolot. Tym bardziej że jak wskazał pan minister, płatność ta była dokonana przez 4You bezpośrednio do YANAIR. Szczególnie ważne wydaje się zatem precyzyjne wskazanie, czy zarząd Eurolotu zadbał o interes Eurolotu w co najmniej w równym stopniu, jak zarząd YANAIR – o interesy swojej spółki.

Kolejne pytanie. Jaka na dzień dzisiejszy jest wartość należności dla Eurolotu od 4You? Jaka na dzień dzisiejszy jest wartość należności dla Eurolotu od 4You z tytułu marży, którą Eurolot miał zrealizować w związku ze świadczeniem czarterowych usług przewozowych? Jaka była najwyższa wartość należności Eurolotu od 4You w okre-

sie od rozpoczęcia współpracy pomiędzy spółkami do dnia dzisiejszego? Czy płatności na rzecz Eurolotu dokonywał 4You czy też inny podmiot w imieniu 4You? Kiedy została zrealizowana ostatnia płatność od 4You na rzecz Eurolotu? Jaki podmiot dokonał owej płatności? W okresie od rozpoczęcia współpracy pomiędzy spółkami do dnia dzisiejszego, jaka była najwyższa wartość należności Eurolotu od 4You z tytułu marży, którą Eurolot miał zrealizować w związku ze świadczeniem czarterowych usług przewozowych? Jaki był uzgodniony pomiędzy stronami termin płatności z tytułu świadczenia przez Eurolot czarterowych usług przewozowych, a jaki z tytułu ponoszenia przez Eurolot w związku z tą usługą kosztów pośrednich i bezpośrednich? Czy w drugim przypadku – zgodnie z informacją uzyskaną od ministra Skarbu Państwa w odpowiedzi na interpelację – finansowanie owych kosztów miało się odbywać przez dokonanie przez 4You przedpłat na tego typu koszty? Jaki był uzgodniony pomiędzy stronami termin płatności z tytułu uzyskanej przez Eurolot marży?

Czy kiedykolwiek miała miejsce sytuacja, że Eurolot, pomimo braku przedpłat ze strony 4You, wykonywał usługę przewozów czarterowych na rzecz 4You lub z wykorzystaniem własnych środków dokonywał płatności na rzecz dostawców w celu pokrycia kosztów bezpośrednich i pośrednich związanych z usługą przewozów świadczoną dla 4You? Jaka była całkowita wartość płatności dokonywanych przez Eurolot w sytuacji braku przedpłat ze strony 4You? Kiedy po raz pierwszy miała miejsce sytuacja braku płatności w wymaganym terminie ze strony 4You z tytułu wynagrodzenia za usługą czarterową lub przedpłat na finansowanie kosztów bezpośrednich i pośrednich przez 4You? Jeżeli przytoczona powyżej sytuacja miała miejsce, proszę o wyjaśnienie, na jakiej podstawie Eurolot dokonywał takich płatności na pokrycie kosztów bezpośrednich i pośrednich operacji czarterowych pomimo braku przedpłat ze strony 4You?

Proszę również o wyjaśnienie, jak to możliwe, że zarząd Eurolotu pozwolił na powstanie tak olbrzymich należności od 4You pomimo zapewnień ze strony pana ministra co do bezpieczeństwa handlowego całej współpracy, zapewnień, że 4You miał dokonywać przedpłat na koszty ponoszone przez Eurolot w związku z wykonywaniem operacji na rzecz 4You.

I ostatnie cztery, pięć pytań. Jakie konkretne działanie podjął zarząd Eurolotu w momencie, kiedy pojawiły się pierwsze niespłacone zobowiązania 4You wobec Eurolotu? Czy współpraca pomiędzy Eurolotem i 4You była kontynuowana? Jeżeli tak, to dlaczego? Czy umowa pomiędzy Eurolotem i 4You Airlines przewidywała natychmiastowe odstąpienie od umowy lub wstrzymanie się ze świadczeniem usług przez Eurolot w sytuacji braku przedpłat ze strony 4You? Jeżeli nie, to dlaczego takie zapisy nie zostały zawarte w umowie?

Czy w związku z powstaniem przeterminowanych zobowiązań ze strony 4You wobec Eurolotu, w wyniku działań Eurolotu doszło do zatrzymania na jednym z lotnisk samolotu służącego do realizacji usług w ramach umowy z 4You? Jeżeli tak, to kiedy miało to miejsce? Jakie były ostateczne efekty owych działań? Jakie były przesłanki do zwolnienia samolotu? Czy wiadomo państwu o podobnych działaniach podejmowanych przez inne podmioty wobec 4You? Zalegało ono z płatnościami. Jeżeli tak, kiedy takie działania miały miejsce i jaki był ich efekt?

Czy w opinii zarządu możliwe jest odzyskanie przez Eurolot należności od 4You? Jakie czynności zostały podjęte i jaki jest ich status? Kiedy sprawa ta zostanie wyjaśniona? Jeżeli nie ma takiej możliwości lub istnieje uzasadnione ryzyko nieodzyskania należności, w jaki sposób wpłynie to na wynik finansowy spółki w 2014 oraz sytuację w zakresie jej płynności finansowej?

I już ostatnie pytania. Jaka jest wartość zobowiązań Eurolotu wobec dostawców w związku z realizacją usług wobec 4You? Jakie są główne podmioty, wobec których Eurolot ma zaległości płatnicze?

Panie ministrze, pewnie nie będę mógł usłyszeć nawet części odpowiedzi, ponieważ muszę uczestniczyć w posiedzeniu innej komisji. Skorzystam ze stenogramu oraz, mam nadzieję, ze szczegółowych pisemnych odpowiedzi, jakich pan minister udzieli nam na nasze pytania. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Wydaje mi się, ponieważ widzę, że panowie posłowie macie nawet problem z odczytaniem tego we właściwym tempie, iż odpowiedź ze strony ministerstwa na bardzo szczegółowe kwestie i tak będzie w formie pisemnej. Oczywiście, po zakończeniu rundy pytań poprosimy pana ministra o odniesienie się do tego, co zostało powiedziane. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Adam Kwiatkowski (PiS) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Na chwilkę musiałem wyjść, ponieważ zabierałem głos na sali plenarnej. Chciałbym zapytać pana ministra o kilka rzeczy bardziej ogólnie.

Przychodzę jako gość na posiedzenie Komisji Skarbu Państwa, ale mam takie wrażenie, że do końca się nie rozumiemy. Najpierw Ministerstwo Skarbu Państwa przychodzi na posiedzenie Komisji Skarbu Państwa i mówi, że wszystko jest w porządku. Tak było w przypadku LOT-u, kiedy za prezesa Piróga pokazywaliście nam państwo, nawet nie wiem, w jaki sposób stworzone, projekcje finansowe. Wszystko miało być dobrze, a potem, Bogu dzięki, LOT udało się uratować, ale było z nim bardzo, bardzo źle. Dalej jest to firma, która nie jest stabilna finansowo. Potem przychodziliście tutaj państwo i mówiliście, że z Eurolot-em być może nie jest najlepiej, ale nie jest aż tak źle, wszystko jest w porządku.

Najważniejsze pytanie. Panie ministrze, nadzoruje pan te kwestie. Ma pan urzędników w Ministerstwie, którzy się tym zajmują. Pan Balcerzak w swoim czasie nie otrzymał absolutorium w spółce LOT. Został przez państwa wybrany, wybrany przez radę nadzorczą – ale przecież radę nadzorczą to pan wybiera – na prezesa spółki. Wczoraj z jakiegoś powodu nagle doszliście państwo do wniosku, że tenże prezes jednak nie rokuje nadziei pomimo naszych wielokrotnych uwag, pytań i zwracania uwagi na poszczególne aspekty działania spółki, tej spółki, która przecież, co warto powiedzieć, działa w bezpośredniej relacji z naszym drugim narodowym przewoźnikiem. Nie są one od siebie, że tak powiem, niezależne, ich działania mają na siebie wzajemnie wpływ.

Z drugiej strony jest tak, że w podpisanych przez pana odpowiedziach, ponieważ to pan podpisuje odpowiedzi na interpelacje, można przeczytać różne rzeczy, które, jak później się okazuje, nie mają wiele wspólnego z rzeczywistością. To pan zapewnia nas o tym, że wszystko jest w porządku, że są jakieś przedpłaty, uspokaja nas w sytuacji, kiedy te rzeczy prawdopodobnie już nie mają miejsca. Pytanie jest takie, czy to pana współpracownicy wprowadzają pana w błąd, czy to rady nadzorcze wprowadzają pana w błąd, czy wreszcie to zarządy spółek wprowadzają pana w błąd, gdyż ewidentnie z dokumentów wynika, że tak naprawdę mija się pan z odpowiedziami, których pan udziela. Albo jest inaczej. Ale w tym momencie mam pytanie, dlaczego państwo zdecydowaliście o odwołaniu prezesa Balcerzaka. Jeżeli wszystko to, co pisał pan do tej pory, jest prawdą, to dlaczego nagle podejmujecie właśnie taką decyzję w przededniu posiedzenia Komisji, na którym ma być debata na ten temat?

Następne pytanie jest takie. Zadajemy państwu bardzo wiele pytań, na które bardzo często uzyskujemy odpowiedź, iż jest to tajemnica handlowa firmy. W niektórych aspektach jestem w stanie to uszanować, ale nie we wszystkich, dlatego że te przypadki, o których mówili moi koledzy, tak naprawdę mogły mieć wpływ na zdrowie i życie ludzkie. Aspekty bezpieczeństwa, o które pytamy, są bardzo istotne. Proszę mi wierzyć, że to głównie one zwróciły naszą uwagę na nowe pomysły prezesa Balcerzaka, ponieważ to chyba są jego pomysły.

I jeszcze jedno. Oczywiście, mogę się mylić, ponieważ, jak mówię, na większość z pytań państwo odpowiadacie, że nie możecie odpowiedzieć. W ogóle jest to kuriozum. Pewnie o kuriozum tym będziemy rozmawiać na innych forach, gdyż tak po prostu być nie może.

Mam jeszcze jedno pytanie. Jeżeli pan minister ma wokół siebie współpracowników, to jak to się dzieje, że np. kwestie bilansów, wyników finansowych, wszystkie rzeczy sprawozdawcze, o ile mi wiadomo, dzieją się w firmie nie w tym czasie, kiedy powinny się dziać? Dlaczego pan minister nie reaguje na to? Czy jest tak, że pan minister dowiedział

się o tym w dniu wczorajszym? Nie mam przekonania co do tego, że wiadomość tę pan minister posiadł wczoraj.

Dlaczego jest tak, że we wszystkich spółkach w sektorze lotniczym, o których tutaj rozmawiamy, ci, którzy są poszkodowani, to, z jednej strony, obywatele polscy? Państwo jako rząd nie wyciągnęliście żadnych wniosków z afery OLT Express. Żadnych wniosków. Na stronie internetowej można było kupić bilety na coś, co w ogóle nie było przewoźnikiem. De facto naraziliście państwo – mówię w tej chwili, że państwo jako władza – obywateli polskich na to, że stracili pieniądze. Jeżeli dokonali zakupów w taki sposób, że nie mają możliwości spłaty, to jeżeli spółka nie zwróci im pieniędzy, nigdy ich nie zobaczą. Zresztą były to działania, o czym wcześniej mówili moi koledzy, które są w bezpośredniej konkurencji do normalnego działania Eurolotu i normalnego działania LOT-u, czyli przewozów europejskich. Dlaczego jest tak, że po raz kolejny mamy do czynienia z aferą lotniczą czy też z piramidą finansową? Oczywiście, może mi pan powiedzieć, że to nie są duże kwoty, ponieważ bilety nie były bardzo drogie. Dlaczego w ogóle do tego doszło?

Dlaczego doszło do sytuacji, w której dzisiaj stawiamy pytania, co to były za samoloty? Skąd je wzięliście? Czy samoloty te miały pełne gwarancje bezpieczeństwa? Zadajemy pytanie, będziemy zadawać pytanie, czy były to samoloty, które były sprawdzone przez Eurolot. Proszę państwa, jest tutaj jakiś YANAIR, są tutaj jakieś spółki, które się pojawiają. Z tego, co wiem, samoloty latały pod szyldem K2, latały pod szyldem Eurolotu, nie pod żadnym YANAIR, ani 4You, ani czymś takim, ponieważ tego po prostu nie było w siatkach rozkładu.

Rozumiem pana przewodniczącego, że nie chcecie państwo o tym debatować, dlatego że, moim zdaniem, po prostu jest to wstyd. Wstyd jest z tego powodu, że zostali narażeni ludzie. Wstyd jest z tego powodu, że dzisiaj wszyscy pracownicy Eurolotu zadają sobie pytanie, czy linia będzie dalej istnieć, czy będą mieli pracę. Ma to wpływ również na Polskie Linie Lotnicze. Takie sytuacje nie powinny mieć miejsca, szczególnie, że wcześniej mieliśmy do czynienia z taką sytuacją. Pytam się, panie ministrze, o pana nadzór nad tym. Rozumiem, że w Ministerstwie Skarbu Państwa to pan jest osobą odpowiedzialną za nadzór nad tym sektorem. Mówiąc szczerze, z dokumentów, które otrzymuję, z wyciągów, które otrzymuję, nadzór nie wygląda najlepiej, jeżeli na tym forum mogę być szczery, a chyba powinienem być szczery.

Chciałbym zapytać pana ministra o jeszcze jedno. Rozumiem, że odwołaliście państwo pana prezesa Balcerzaka. Ciekaw jestem, z jakich powodów. Jestem też ciekaw, co zamierzacie zrobić w firmie, żeby firma mogła istnieć i żeby ludzie, którzy tam pracują, dalej mogli pracować, żeby nie było takiego efektu, jaki spotkał niektórych pracowników, którzy, z tego, co słyszałem i czytałem w gazetach, uwierzyli Eurolotowi, ponieważ to Eurolot był jednym z pośredników w zatrudnianiu do firmy. Zostali zatrudnieni na miesiąc, kupili sobie mundury, zapłacili za przeszkolenie, po czym dowiedzieli się, że nie będą już pracować, ponieważ nie ma dla nich pracy. W jednym z większych dzienników w Polsce bodajże na początku września można było przeczytać taki artykuł. Nie wiem, czy jest prawdziwy. Ale jeżeli jest prawdziwy, świadczy też o tym, że kolejni ludzie, jeżeli oczywiście jest to prawda, w jakimś sensie chyba zostali po prostu narażeni, oszukani przez spółkę Skarbu Państwa. Powtarzam, jeżeli jest to prawda.

Chciałbym zapytać o jeszcze jedną rzecz. Usłyszałem, że w różnym czasie z firmy zostają zwalniani ludzie; tym, którzy pracują na kontraktach, kończą się kontrakty. Z tego, co wiem, w spółce Eurolot ćwiczony jest system kontraktów, czyli samozatrudnienia. Zdaje się, że jeszcze przez jakąś firmę, ale nie chcę już tutaj wchodzić w szczegóły. Chciałbym zapytać, czy prawdą jest, że osoby zostały zwolnione, że kontrakty zostały wypowiedziane. Czy prawdą jest, że na te miejsca bądź na podobne stanowiska pracy zostały przyjęte osoby, które wcześniej pracowały w firmie Bingo Airlines, w związku z tym, że przestała ona istnieć? Jeżeli jest to prawda, chciałbym też usłyszeć od pana ministra komentarz na ten temat, ponieważ wcześniejsze pytania mogą świadczyć o tym, że mamy tutaj do czynienia – podkreślam, jeżeli taka sytuacja ma miejsce – z decyzjami, które każą zadawać pytanie o bezstronność osoby, która stała na czele firmy. Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, kolejne pytania, głosy w dyskusji. Nie widzę. A zatem bardzo proszę o udzielenie odpowiedzi.

Podsekretarz stanu w MSP Rafał Baniak:

Bardzo dziękuję za pytania panów posłów. Były to pytania bardzo szczegółowe. Panowie doskonale wiedzą, co nie jest jakby obnażeniem się z mojej strony, że w dniu dzisiejszym nie udzielę odpowiedzi nawet na połowę z nich. Natomiast absolutnie poważnie odniosę się do owych pytań na piśmie. Do wszystkich pytań, na jakie odpowiadam na piśmie, odnoszę się w sposób możliwie profesjonalny w takim znaczeniu, że w żadnej odpowiedzi nie ma intencji, żeby oszukać czy „okiwać" pytających posłów, nawet albo zwłaszcza jeżeli są to posłowie opozycji.

Przypomnę, że niejednokrotnie zapraszałem panów posłów do tego, żeby się spotkać nie po to, żeby się kłócić, ale po to, żeby panowie posłowie, których w przenośni traktuję jako swoją radę nadzorczą, mieli wiedzę, jakiej potrzebują. Jestem gotów podzielić się ową wiedzą. Oczywiście nie podzielę się nią w sali, z której jest transmisja *on-line*, na której są szanowni państwo przedstawiciele mediów oraz przedstawiciele związków zawodowych. Powtarzam, że w żadnej mojej odpowiedzi nie było złej intencji, żeby pana posła Małeckiego, czy pana posła Kwiatkowskiego, czy pana posła Warzechę w jakikolwiek sposób próbować oszukać. Może między nami jest taka różnica – zwracam się tutaj do pana posła Kwiatkowskiego – że pan poseł Kwiatkowski ma dar przewidywania. Przepraszam, ja nie mam w kontekście tego, że jako nadzór nie wszystkie rzeczy jestem w stanie przewidzieć.

Jest to, panie pośle – panowie doskonale o tym wiedzą – spółka super trudna w bardzo trudnym otoczeniu rynkowym. Jest to bardzo nisko marżowy biznes. I mnie, i państwu zawsze bardzo trudno będzie ocenić, czy dana, konkretna propozycja zarządu jest jakimś pomysłem. Wiem, że jest ryzykowna. W jakiejś mierze mogę autoryzować ryzyko. Natomiast jak w każdym biznesie, również i tutaj ryzyko ma to do siebie, że niesie jakieś znamiona niepewności, w konsekwencji dużego kłopotu. I ten duży kłopot dzisiaj nas spotyka. Pokornie chcę o tym mówić.

Chciałbym, żebyśmy mieli świadomość, o jakiej skali problemu mówimy. Spotykamy się głównie z powodu jednego kontraktu. O to panowie posłowie pytali. Tutaj mogę odpowiedzieć, że zobowiązania Eurolotu wobec kontrahentów, powstałe w wyniku realizacji kontraktu z 4You Airlines, stanowią około 10% zobowiązań przeterminowanych spółki. Nieuregulowane do dnia dzisiejszego należności od 4You Airlines stanowią około 2% zabudżetowanych na bieżący rok przychodów spółki. Co do kwot, to są one objęte tajemnicą przedsiębiorstwa. Jeżeli teraz udzieliłbym odpowiedzi na część pytań, jakie padły dzisiaj na sali, to proszę się nie obrazić, ale naraziłbym spółkę na dużo większe kłopoty niż te wynikające z kontraktu z 4You Airlines.

Pan poseł Małecki był łaskaw pytać o odwołanie prezesa. Celowo o tym nie mówiłem, panie pośle, bowiem zakładam, że nie spotykamy się ze względu na osobę prezesa, tylko spotykamy się ze względu na sytuację spółki. Pan prezes został odwołany nie w wyniku zwołania dzisiejszego posiedzenia Komisji. Także nie w wyniku tego, że nadzór, jakkolwiek określany przez pana posła Kwiatkowskiego, dopatrzył się działań niezgodnych z prawem, tylko budzących pewne wątpliwości. Jako osoba nadzorująca rzeczywiście poprzez radę nadzorczą, stwierdzam dzisiaj, że pan prezes Balcerzak, pomimo że intencjonalnie nie zakładam jego złej woli, użyję żargonu, nie „dowiózł" rezultatów, jakich oczekiwaliśmy. To wystarczy. Nawet nie chodzi już o dalsze kwestie utraty zaufania, złej komunikacji czy czegokolwiek innego. Taka jest nasza ocena jako, w pańskiej opinii, kulawego nadzoru.

Stąd dzisiaj, czego nie ukrywałem, o czym mówił pan poseł Małecki, po mnie wypowiadał się pełniący obowiązki prezesa. Mówił, dlaczego jest pełniącym obowiązki. Bowiem prezes w dniu wczorajszym został odwołany. Padło to dzisiaj na sali. Możemy się cofnąć do stenogramu. Jeżeli mamy prowadzić polemikę, sugeruję uważne słuchanie.

Nie notowałem dzisiaj państwa pytań po to, żeby słuchać. Nie byłem w stanie notować wszystkich pytań. Dlatego skrupulatnie będę odpowiadał w formie pisemnej.

Jeżeli jest to najistotniejsze, to został odwołany również szef rady nadzorczej Eurolotu. Też nie dlatego, że popełnił jakieś działanie niezgodne z prawem. Dzisiaj spółka jest w takim stanie, że szefa rady nadzorczej potrzebuję mieć w budynku, żeby skrócić komunikację organu nadzorczego z organem właścicielskim. Dzisiaj z takiego oto powodu szefem rady nadzorczej jest radczyni prawna naszego ministerstwa. Szef rady nadzorczej był w spółce Eurolot długie lata. Objąłem nadzór na jakimś etapie. Proszę mi wierzyć, że jestem ostatnią osobą, która jest zwolennikiem karuzeli stanowisk. Dlatego jest to ostatnie działanie, do jakiego chciałbym się uciekać.

Bardzo ważne pytanie. Być może od niego powinniśmy zacząć, ponieważ jest to super istotne. Zarówno LOT, jak i Eurolot najistotniejszą wagę przywiązują do kwestii bezpieczeństwa. Zdarzające się w ostatnim czasie w spółkach awaryjne lądowania wynikały z zastosowania prewencyjnych reguł bezpieczeństwa. Nie wynikały na wprost z zagrożeń, a więc nie były to, jak panowie to określili, awaryjne lądowania. Tak jak mówię, były to standardowe zasady bezpieczeństwa. Jeżeli chodzi o pasażerów, według mojej wiedzy – nie konsultuję tego z zarządem, ale tak mi się wydaje – był zapewniony nocleg, wyżywienie dla tych ludzi, którzy przez tego typu operację mieli zakłócone życie.

Jeżeli chodzi o umowę z BeforeFlight, rzeczywiście, jest to coś, co może budzić zainteresowanie państwa posłów. Umowa dotyczy współpracy w zakresie organizacji szkoleń dla operatorów *dronów*. Operatorzy, żeby posługiwać się *dronami*, muszą mieć de facto takie same uprawnienia, jakie mają piloci. Szkolenia są organizowane dla osób, które chcą obsługiwać *drony* zarówno rekreacyjnie, jak i sportowo. Eurolot udostępnia na zajęcia swoją siedzibę. Otrzymuje określoną w umowie kwotę za wsparcie projektu. Spółka, z którą Eurolot podpisał umowę, rzeczywiście, w składzie właścicieli – sprawdzaliśmy to – miała żonę pana prezesa, która wyszła ze spółki jakiś czas temu, przed podpisaniem kontraktu. Rzeczywiście, była taka sytuacja. Pomimo że nie jest to złamanie prawa, może budzić jakiś niesmak, może budzić domniemania, podejrzenia o złe intencje. Też mi się to nie podoba. Nie jestem zwolennikiem tego typu związywania się handlowego.

Jeżeli chodzi o samego prezesa Balcerzaka, ponieważ było kilka pytań o jego powiązania z firmami Enter Air, Bingo Airlines, FDS, powiązania te były wielokrotnie badane. W odpowiedzi na interpelacje minister Skarbu Państwa, którego z upoważnienia zastępuję, wyjaśniał to, na wprost analizując owe kwestie. Takie analizy rzeczywiście były wykonywane. Nigdzie nie dochodziło do złamania prawa. Sam wybór prezesa Balcerzaka pomimo tego, że rzeczywiście nie uzyskał skwitowania, czyli nie było uchwały o nieudzieleniu absolutorium... Nie było uchwały o udzieleniu absolutorium, a więc była dosyć oczywista sytuacja pośrednia pomiędzy absolutorium a brakiem absolutorium. Pan prezes Balcerzak był wcześniej w składzie Zarządu LOT-u. LOT też doprowadził nas do sytuacji, o jakiej wielokrotnie rozmawialiśmy. Pomimo tego, że jakby nie było to jego bezpośrednią odpowiedzialnością, był w składzie zarządu. Ciężko nagradzać absolutorium za takie, a nie inne wyniki i sytuację spółki, w jakiej LOT się znalazł. Wielokrotnie o tym rozmawialiśmy. Absolutnie czuję się za tę sytuację wysoko współodpowiedzialny. Nigdy nie zamierzałem uciekać przed ową sytuacją. Nigdy nie chciałem unikać swojej odpowiedzialności.

Poseł Marek Suski (PiS):

To znaczy, że zamierza się pan podać do dymisji?

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Panie pośle, pan minister odpowiada na pytania.

Podsekretarz stanu w MSP Rafał Baniak:

Pan poseł ma taką skłonność, wytłumaczę więc po posiedzeniu Komisji.

Poseł Marek Suski (PiS):

Dlaczego po posiedzeniu? Teraz.

Podsekretarz stanu w MSP Rafał Baniak:

Opowiem, jakie mam plany, panie pośle, jeżeli jest to w pana zainteresowaniu.

To tyle z mojej strony na tę chwilę. Bardzo proszę jeszcze pana prezesa o dalsze informacje dla państwa posłów, oczywiście, z poszanowaniem tajemnicy handlowej. Jeżeli

chodzi o pytania szczegółowe, których było mnóstwo, rzeczywiście będę starał się na nie precyzyjnie odpowiedzieć. Cały czas podtrzymuję ofertę – jeżeli szanowni posłowie zechcą – mniej otwartej rozmowy – w sensie publiczności – na temat tego, co jest w obydwu spółkach lotniczych, z powodu których któryś raz spotykamy się na posiedzeniach Komisji.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, panie prezesie.

P.o. prezesa Zarządu Eurolot S.A. Andrzej Juszczyński:

Dziękuję. Pan minister podał dużo cyfr odnośnie do procentowego udziału czy to zobowiązań, czy to przychodów. To, co chciałbym dodać do wypowiedzi pana ministra, to to, że spółka do współpracy z 4You Airlines, do wykonania umowy z 4You Airlines w ramach obsługi – nie mówię o załodze, tylko o obsłudze naziemnej i obsłudze administracyjnej – nie zatrudniła żadnego pracownika. W związku z tym współpraca z 4You Airlines w formule czarterowej zwiększała efektywność obecnych pracowników, dała im doświadczenie. Pan poseł pytał, jakie. Do tej pory spółka realizowała tylko i wyłącznie czartery ad hoc, czyli albo na własnych samolotach, albo na samolotach wynajmowanych od LOT-u, połączenia *point to point* zawsze albo najczęściej z różnymi podmiotami. Doświadczenie z 4You Airlines to były trzymiesięczne bardzo intensywne działania w zakresie lotów z pasażerami samolotami, których do tej pory Eurolot nie miał we flocie. Było to również podjęcie współpracy z rynkami, do których do tej pory Eurolot nie miał dostępu. Mówię tutaj, np. o Egipcie czy Turcji. Przejście przez procedury owych krajów to doświadczenia, które dla operacyjnego działania Eurolotu są bardzo cenne.

Było naprawdę dużo szczegółowych pytań. Jak najbardziej ustosunkujemy się do nich.

Były też pytania o to, kto był inicjatorem rozmów pomiędzy 4You Airlines i Eurolotem. Według mojej wiedzy, inicjatorem rozmów był kontrahent, czyli partner 4You Airlines, który w imieniu Alfa Star poszukiwał możliwości przewiezienia swoich pasażerów w ramach umów przewozów wakacyjnych.

Były też pytania o podmioty GTS, FDS, itd. Prezes Balcerzak w swojej karierze zawodowej pracował, zasiadał w zarządach czy we władzach spółek lotniczych, nawet LOT-u, o czym wspomniał pan minister. W związku z tym nie możemy zakładać, że współpraca z partnerami w ramach 4You Airlines była tylko i wyłącznie dlatego, że prezes Balcerzak miał doświadczenia w owych spółkach.

Były pytania odnośnie do pracowników, czy wspieraliśmy, czy było równo czy nierówno.

Poseł Maciej Małecki (PiS):

Przepraszam, panie przewodniczący, ale poproszę o doprecyzowanie odnośnie do GTS i FDS, ponieważ to ostatnie zabrzmiało trochę niejasno. Czy pan prezes miał doświadczenie w owych spółkach czy nie miał?

P.o. prezesa Zarządu Eurolot S.A. Andrzej Juszczyński:

Z tego, co wiem, kwestia powiązań pana Balcerzaka z owymi podmiotami była już badana. Postępowania jako takie chyba zostały umorzone. Chciałbym powiedzieć, że pan prezes pracował w tychże spółkach. Jest to udokumentowane w KRS czy też w innych dokumentach. Poprzednio, przed działalnością w spółkach LOT czy Eurolot, był zaangażowany w działalność owych spółek.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Proszę o kontynuowanie.

P.o. prezesa Zarządu Eurolot S.A. Andrzej Juszczyński:

Było też pytanie odnośnie do BeforeFlight i kwestii reklamy. Czy Eurolot otrzymuje wynagrodzenie za reklamy BeforeFlight? Jeżeli państwo sprawdzicie na stronach BeforeFlight, to również jest tam reklama Eurolotu. W związku z tym jest to na zasadzie dobrej współpracy.

Poseł Maciej Małecki (PiS):

Przepraszam bardzo, tutaj też się wtrącę. Panie przewodniczący, jest tyle pytań. W związku z tym myślę, że jeżeli mamy osiągnąć cel, czyli doprecyzować pewne odpowiedzi, jest to ważne. Przepraszam, że wpadam panu prezesowi w słowo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Proszę w drodze wyjątku ostatni raz.

Poseł Maciej Małecki (PiS):

Rozumiem, że podeszliście państwo do barterowego rozliczenia. BeforeFlight jest na stronie Eurolotu, Eurolot jest na stronie BeforeFlight. Tak? Ile wejść jest na stronę Eurolotu, ile jest wejść na stronę BeforeFlight?

P.o. prezesa Zarządu Eurolot S.A. Andrzej Juszczyński:

Panie pośle, tak jak wcześniej powiedział pan minister, umowa zakłada współpracę pomiędzy spółką BeforeFlight a spółką Eurolot. Natomiast działania odnośnie do... To nie jest promowanie spółki. Jest to promowanie naszych przyszłych przychodów za zorganizowanie szkoleń.

Co jeszcze mogę dodać? Pytania były bardzo szczegółowe. Bardzo chętnie odpowiemy na nie pisemnie. Odpowiemy bardzo szczegółowo, niczego nie ukrywając. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję, panie prezesie. Rozumiem, że to koniec wypowiedzi pana prezesa. Jeszcze panowie. Pan poseł jako pierwszy. Czy są też inne zgłoszenia w tej części? Nie. Jedyny głos. Pan poseł Kwiatkowski.

Poseł Adam Kwiatkowski (PiS) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Rozumiem, że na większość z pytań dobrze by było przygotować odpowiedzi na piśmie. Rozumiem też, że w przypadku wielu z nich będziemy mogli przeczytać, że są tajemnicą spółki – do tej pory tak bywało – szczególnie te, które są newralgiczne.

Podsekretarz stanu w MSP Rafał Baniak:

Do tej pory przy interpelacjach starałem się nie zasłaniać. To, co mogłem, podawałem.

Poseł Adam Kwiatkowski (PiS) – spoza składu Komisji:

Rozumiem, panie ministrze. Bardzo jestem panu za to wdzięczny. W ogóle współczuję panu, że musi pan tutaj przychodzić i opowiadać to wszystko, co pan opowiada.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Proszę do rzeczy.

Poseł Adam Kwiatkowski (PiS) – spoza składu Komisji:

Naprawdę, ma pan bardzo trudną rolę. Chciałbym jeszcze dopytać o kilka rzeczy. Po pierwsze – w kontekście wypowiedzi pana prezesa – chciałbym zapytać, po co jest pośrednik? Jeśli jest coś, co robi Eurolot, i może to robić, to w takim razie, po co jest ktoś, kto otrzymuje z tego dodatkowe wynagrodzenie, które mogłoby być udziałem Eurolotu? Jeżeli organizujecie państwo loty czarterowe z jakąś firmą, to de facto organizujecie konkurencję dla LOT-u, który posiada samoloty. Fakt, że chyba już tylko trzy, ale posiada i być może w jakimś zakresie mógłby organizować takie czartery.

Jeżeli mówicie mi państwo, że loty te były lotami bezpiecznymi, to chyba wystarczy – państwo wiecie to lepiej ode mnie – wziąć informacje, ile z owych lotów w ogóle rozpoczęło się o czasie, jakie były opóźnienia, ile było awarii w samolotach, żeby dojść do wniosku, że z bezpieczeństwem miało to niewiele wspólnego. Tylko Bogu dziękować, że nic nikomu się nie stało. Przynajmniej jedno bardzo groźne zdarzenie z awaryjnym lądowaniem, maskami tlenowymi, itd. chyba było udziałem samolotu, który w tym roku leciał do Bułgarii pod szyldem Eurolotu, a nie pod innym szyldem. Chyba że jest inaczej, ale tak przynajmniej było to przedstawione w mediach, które informowały o całym wydarzeniu. I zupełne szczegóły. Były tam informacje, że wypadały maski tlenowe. Maski tlenowe w trakcie normalnego lądowania, nawet awaryjnego, chyba nie wylatują, panie ministrze. Do tego jeszcze nie było w nich tlenu. Tak donosiła prasa. Jeżeli później ktoś zorganizował turystom hotel, miejsce w hotelu, to bardzo dobrze, że zorganizował, nie wydaje mi się jednak, żeby były to przeżycia, które jakaś noc w hotelu jest w stanie tak łatwo zlikwidować.

I jeszcze jedno, panie ministrze. Mówił pan tutaj o tym, że w jakimś sensie jestem jasnowidzem czy też mam dar przewidywania. Być może. Bardzo dziękuję za te słowa. W takim razie proszę zwracać większą uwagę na pytania, które zadaję, gdyż być może w przyszłości unikniemy takich sytuacji. Bardzo bym chciał, żeby poza odpowiedziami na pytania pan minister, po pierwsze, powiedział nam, jakie zostały z tego wyciągnięte wnioski, ponieważ jest tutaj kolejna afera, z której warto by było wyciągnąć jakieś wnioski. Nie twierdzę, że wszystkie wnioski muszą być po stronie ministra Skarbu Państwa. Jest przecież Urząd Lotnictwa Cywilnego. Proszę się nie martwić. Będziemy pytać się też osób nadzorujących Urząd Lotnictwa Cywilnego – przecież to także jest państwowa instytucja – o działania jakie podejmował Urząd. Chciałbym się dowiedzieć, jakie wnioski zostały wyciągnięte.

Chciałbym się jednak dowiedzieć nie tego, że odszedł przewodniczący rady nadzorczej, ponieważ nie pracował u pana w resorcie, tylko kto poniesie za to konsekwencje. Obawiam się, że konsekwencje poniosą albo ci, którzy, jak mówiłem wcześniej, kupili bilety i po prostu dali się oszukać, albo ci, którzy dzisiaj pracują, jeszcze pracują w spółce Eurolot albo już nie pracują, ponieważ mieli komuś zwolnić miejsce. Tak naprawdę, zastanawiają się nad swoim miejscem pracy. Większość z tych, którzy dzisiaj pracują w spółce Eurolot, chciałaby tam dalej normalnie pracować. Jest to ich miejsce pracy. Nie ma w tym nic nienaturalnego. W wyniku działań podjętych przez władze spółki nadzorowanej przez pana ministra zadają sobie pytanie, czy dalej będą mieli miejsce pracy, czy spotka ich to, o co pytałem w kontekście nowych pracowników, których Eurolot jakoś tam, nie wiem, czy bezpośrednio czy pośrednio, angażował. Bardzo proszę o to, żeby pan minister jednak odpowiedział na pytanie o zwolnienia, na pytanie, czy prawdą jest, że do Eurolotu zostały przyjęte osoby, które odchodziły z Bingo. Nie jest to żadna tajemnica handlowa. Są to konkretne osoby, które przyszły. Pan minister nie musi teraz mi odpowiadać, ale bardzo o to proszę.

Chciałbym zwrócić uwagę pana ministra na jeszcze jedną rzecz. Nie wiem, czy pan minister to wie. Pewnie pan minister wie, że osoby te, z tego, co wiem, nie były zupełnie przypadkowe. Przynajmniej niektóre z tych osób nie były zupełnie przypadkowe. Są pewne poszlaki, że były to osoby związane rodzinnie z różnymi ważnymi osobami, które były, pracowały w spółce Eurolot lub z ich małżonkami. W związku z tym chciałbym zapytać pana ministra, poprosić, żeby mi odpowiedział na pytanie, czy taka firma to tak naprawdę jakiś prywatny folwark jakiegoś pana bądź jakiegoś państwa czy jednak jest to firma, w której obowiązują jakieś zasady. Wiadomość o radcy prawnym jako szefie rady nadzorczej być może jest jedyną dobrą wiadomością, jaką tutaj usłyszeliśmy. Bardzo proszę, żeby osoba, do której ma pan pełne zaufanie, posprawdzała też takie rzeczy. Jeżeli pan minister odwołuje się do mojego daru przewidywania, to coś mi się wydaje, panie ministrze, że coś jest na rzeczy. Takie sytuacje dalej nie powinny mieć miejsca.

Dowodzą one jeszcze jednej rzeczy, którą proszę pana ministra, żeby też wziął sobie głęboko do serca. Różne rzeczy, o które pytamy nie tylko w związku z Eurolotem, ale również w związku z LOT-em, nie wynikają z jakiegoś naszego uparcia się czy bicia, tylko wynikają z informacji, które do nas docierają. Bardzo niepokojących i, jak widać, niestety, mających potwierdzenie w rzeczywistości.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Panie pośle, pytałem o zgłoszenia. Pan poseł nie zgłaszał się, ale proszę. Pytam o to już po raz ostatni.

Poseł Maciej Małecki (PiS):

Panie przewodniczący, nie wiedziałem, które pytania zada pan poseł Kwiatkowski. Nie padła odpowiedź, skąd były samoloty. Padło pytanie, nie było odpowiedzi. Chodzi mi o to, czy możecie państwo potwierdzić, że samoloty na pewno były bezpieczne, na pewno były sprawne i na pewno były dopuszczone do lotów na terenie Unii Europejskiej. Proszę o zdementowanie, jasne, konkretne i zdecydowane zaprzeczenie temu, co czytaliśmy w mediach, że w czasie lądowania awaryjnego w Burgas, kiedy wypadły maski tlenowe, maski te były niesprawne. Tak przeczytaliśmy w mediach. Proszę teraz o jasną odpowiedź, że jest to nieprawda.

Jeszcze co do *know how*, co do rzekomych korzyści, jakie Eurolot miał uzyskać poprzez związanie się z pośrednikiem biura podróży zamiast bezpośrednio z biurami podróży. Panie ministrze, czy dla spółki Skarbu Państwa, jaką jest Eurolot, nie byłoby korzystniej, gdyby takie doświadczenia zaczerpnęła od siostrzanej spółki Skarbu Państwa, jaką jest LOT? Po co pośrednik, który zjadał potencjalny zysk spółki Skarbu Państwa, jaką jest Eurolot?

Jeszcze raz proszę o udzielenie odpowiedzi na temat zainicjowania współpracy. Z wypowiedzi pana prezesa rozumiem, że wpłynęła oferta 4You Airlines do Eurolotu. Kto natomiast w spółce Eurolot był osobą decydującą o podjęciu współpracy? Kto był orędownikiem podjęcia współpracy z 4You Airlines w spółce Eurolot? Jakie stanowisko w tej sprawie zajęła rada nadzorcza? Rozumiem, że było to przedstawiane też radzie nadzorczej.

Panie ministrze, wniosek na koniec. Czy nie dochodzi do takiej sytuacji, że osoby, które odchodzą w takiej atmosferze, jak pan Balcerzak, z Eurolotu, za jakiś czas mogą gdzieś wypłynąć w innych spółkach Skarbu Państwa? Proszę pana jako ministra Skarbu Państwa o informację. Chyba dwa bądź ponad dwa lata temu na posiedzeniu Komisji Skarbu Państwa pan prezes Piróg roztoczył świetlaną wizję rozwoju LOT-u. Mam nadzieję, że nie jest w żadnej spółce Skarbu Państwa po tym, jak jego wizja rozminęła się z rzeczywistością. Chciałbym, żeby za jakiś czas nie okazało się, że będziemy zajmowali się inną spółką, która również może mieć problemy albo być w takiej sytuacji, o której wspominał pan poseł Kwiatkowski, że jest jakaś niejasność co do osób, które wywierają wpływ na spółkę. Znów będziemy rozmawiali o niektórych tych samych nazwiskach. Bardzo dziękuję. Proszę pana prezesa lub pana ministra o udzielenie odpowiedzi.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję. Zamykam dyskusję. Teraz już definitywnie. Proszę o udzielenie odpowiedzi.

Podsekretarz stanu w MSP Rafał Baniak:

W żadnym momencie nie skomentowałem pytań panów posłów jako wyrazu złośliwości czy kąśliwości. Absolutnie pytania te traktuję poważnie. Mam natomiast jedną gorącą prośbę, żebyśmy, nie patrząc na walkę polityczną – można to jeszcze raz powtórzyć na posiedzeniu Komisji Skarbu Państwa – byli mniej skłonni opierać się, budować tezy w oparciu o pewne informacje prasowe. Zawsze można wykonać telefon. Będzie prościej i wiedza będzie inna. Jest to mój prywatny komentarz.

Co do bezpieczeństwa – cała flota, samoloty miały wszystkie niezbędne certyfikaty.

Co do jakości całego instrumentarium na pokładzie, w tym masek tlenowych – z tego, co wiem, trwa badanie ze strony Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Też jestem zainteresowany wynikami owego badania. Jestem też zainteresowany tym, co z punktu widzenia nadzoru jest istotniejsze. Mówię o swoim oczekiwaniu na raport, który w ciągu najbliższych dwóch tygodni przedstawi rada nadzorcza, odnośnie do tego konkretnego przypadku, czyli całego procesu zawierania umowy z 4You Airlines. Czy można było doszukać się niegospodarności, o której mówił pan poseł? Nie wiem. Szczerze: z punktu widzenia nadzoru, nawet rady nadzorczej, w bieżącym funkcjonowaniu nie widać tego. Jeżeli po czasie mamy jakąś wiedzę, możemy...

Poseł Maciej Małecki (PiS):

Wcześniej miał pana wiedzę 4 lipca od pana posła Kwiatkowskiego.

Podsekretarz stanu w MSP Rafał Baniak:

Dlatego też na bieżąco to, co mogliśmy, weryfikowaliśmy. Dzisiaj, tak jak powiedziałem, jest oczekiwanie ministra Skarbu Państwa wobec rady nadzorczej, że przedstawi szczegółowy, kompletny raport na temat tego, jak była zawierana umowa, jakie osoby były w to zaangażowane. Na podstawie wyników raportu będą wyciągane określone konsekwencje oraz, nie ukrywam, bolesna nauka na przyszłość. Dziękuję bardzo. Odpowiem na wszystkie pytania.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo, panie prezesie.

Zamykam posiedzenie. Zapraszam za dwa tygodnie.

Poseł Maciej Małecki (PiS):

Panie przewodniczący, ale jeszcze konkretna odpowiedź pana prezesa, czy maski w Burgas były sprawne czy nie były sprawne.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Wyjątek dla masek. Czy pan prezes jest w stanie odpowiedzieć czy nie?

P.o. prezesa Zarządu Eurolot S.A. Andrzej Juszczyński:

Zgodnie z tym, co powiedział pan minister, Urząd Lotnictwa Cywilnego jest w trakcie przygotowywania raportu na temat owego incydentu. Poczekajmy na wyniki raportu.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Odpowiedzi na wszystkie pytania, które padły, przekażemy na piśmie.

Dziękuję bardzo. Zapraszam za dwa tygodnie.